

SP 01/05/85

NT 104/85

## A Política de Transportes na França

**Osmar da Silva Pinto**

Uma dos aspectos mais importantes da política de transportes na França nos últimos anos foi a rápida recuperação do conceito de uso social dos mesmos. Logo após o "boom" da indústria automobilística e com as consequências nefastas do uso intenso do transporte individual, todos os esforços voltaram-se para a consolidação dessa política. Vários fatores, de forma simultânea, fizeram interromper a evolução do uso abusivo do automóvel: a crise energética (a França importa 100% dos combustíveis utilizados) e, conseqüentemente, o custo proibitivo do transporte individual, a interrupção de obras rodoviárias (já existe uma malha importante de rodovias que corta todo o país), a densa e perfeita rede de trens regionais, urbanos e metrô e sua tecnologia incomparável e, principalmente, a flexibilidade da discussão política, calcada numa tradição que prima pela reflexão intensa sobre as questões sociais.

As dificuldades financeiras por que passou e passa a França, restringia muito o desenvolvimento mais acelerado do transporte público. Mas, de forma oportuna conseguiram descobrir novas formas de financiamento dos investimentos no setor. O principal deles é a Taxa Transporte (detalhada no anexo I: uma forma de solidarização dos custos, aceita muito mais rapidamente do que se previa.

Outro reflexo da preocupação social para com o setor, foi a promulgação da lei de 30 de dezembro de 1982, que é a Lei de Orientação dos Transportes Interiores - LOTI (anexo II).

Esta lei é uma conquista de cunho social muito importante, pois coloca o usuário como elemento ativo do sistema. Ela é muito abrangente, uma vez que fornece instrumentos de defesa ao usuário em relação aos maus serviços prestados, coloca-o num plano de importância que antes não havia, assegura uma estrutura institucional de grande flexibilidade em relação à participação, garante as condições de segurança dos motoristas (duração do trabalho, tempo para dirigir) e, principalmente, define a prioridade do desenvolvimento do uso de transportes coletivos, que se faz sentir mais intensamente nas grandes cidades. Todos os grandes programas e projetos visam o fortalecimento da idéia do uso comum dos transportes e a obtenção da confiança dos usuários quanto aos serviços prestados. Muito interessante também são os programas de marketing das empresas de transporte, a venda do serviço como algo reformulado, confiável e barato.

Em relação ao desenvolvimento da tecnologia, inúmeros projetos são desenvolvidos, visando principalmente, à regulação do tráfego dos ônibus. Em pelo menos três ou quatro cidades já estão implantados sistemas de regulação por computador onde, por meio de sinais, o ônibus se faz acompanhar no Posto Comando. Esses sinais são assimilados pelo Sistema de Controle de ônibus, que por sua vez aciona o Sistema de Controle de Semáforos, priorizando os fluxos para os ônibus. A operação mais rudimentar que se vê em termos de regulação, é o acompanhamento dos ônibus por rádio- comunicação (no caso de Paris).

Quanto às obras viárias, há um processo contínuo de implantação de faixas segregadas e vias exclusivas.

O controle do nível de serviço oferecido pelo sistema de ônibus é feito por meio de pesquisa (geralmente anual), com a qual procura-se ajustar a oferta para a lotação máxima de 4 passageiros em pé por metro quadrado, para as horas de pico. O caso de Paris é bastante diferente de São Paulo. Sua população está diminuindo, graças principalmente aos programas de planificação da periferia (as novas cidades). Então, a demanda mais importante (60%), do total de 18 milhões de viagens/dia para a grande Paris, refere-se aos deslocamentos periferia/periferia. As grandes obras atuais são no sentido de se completar essas ligações, seja através de tramway (metrô de superfície), sistemas de trolebus (articulados para as ligações mais importantes) ou trens regionais.

Anexo I

A Taxa Transporte

## Filosofia Geral

Os usuários do transporte coletivo não são os únicos beneficiários da existência do serviço ou possível melhoria do mesmo. São também beneficiários os empregadores no que se refere à contribuição dos Transportes Coletivos à fluidez dos contingentes de emprego e à mobilização da mão de obra - é justo que sendo beneficiários, os empregadores participem do financiamento do transporte coletivo.

## Histórico

1971 - Entra em vigor a lei instaurando a taxa transporte na região parisiense, paga pelas empresas com mais de 9 assalariados. Taxa variável de 2% da massa salarial até 1,2% para outras cidades do aglomerado de Paris.

1973 - Extensão da lei para cidades ou agrupamentos com mais de 300 mil habitantes.

1974 - Extensão para cidades com mais de 100 mil habitantes.

1982 - Extensão para cidades com mais de 30 mil habitantes.

## Rendimento Obtido

Em 1980, o produto da taxa representou 25 a 30% das despesas de funcionamento e aproximadamente 50% das despesas de investimentos para as cidades em que foi instituída.

## Rendimento Médio Por Habitante

Resultados observados nas cidades com mais de 100 mil habitantes, em 1982, mostram que a contribuição das empresas corresponde a uma média de 183F (aproximadamente US\$ 18,3 no câmbio atual) por habitante/ano.

## Situação Atual

Número de aglomerações que instituíram a taxa: 100 (cem). Somente 1/3 das aglomerações francesas não instituíram a taxa.

## Anexo II

### Alguns Itens da Lei dos Transportes Interiores

- O sistema de transportes interiores deve satisfazer as necessidades dos usuários nas condições econômicas e sociais as mais vantajosas para a coletividade;
- A implementação progressiva do direito ao transporte permitirá aos usuários deslocamento nas condições razoáveis de acesso, de qualidade e de preço, principalmente quando se tratar de transporte público;
- O direito ao transporte compreende o direito dos usuários de serem informados sobre os meios que lhe são oferecidos e os modos de sua utilização;
- A lei estabelece as bases de uma concorrência leal entre os modos de transporte e entre as empresas, principalmente harmonizando as condições de exploração e utilização;
- A elaboração e aplicação da política global de transportes são asseguradas conjuntamente pelo Estado e pelas coletividades, dentro do quadro de uma planificação descentralizada, com a participação de representantes de todos os interesses;
- O desenvolvimento do uso do transporte coletivo se reveste de um caráter prioritário. Este uso deve ser encorajado;
- As condições em que são executadas as operações de transporte, principalmente a questão de preços e tarifas aplicáveis e as cláusulas dos contratos de transporte, devem permitir uma justa remuneração do transportados, assegurando a cobertura dos custos reais do serviço prestado nas condições normais de organização e produtividade; e
- Um Conselho Nacional de Transportes, comitês regionais e estaduais de transporte são associados quando da elaboração e aplicação da política de transportes interiores.

O Conselho Nacional de Transportes é composto de representantes:

- Do Parlamento e da coletividade local;
- De empresas que participam das operações de transportes;

- Dos sindicatos representativos no plano nacional dos assalariados do setor;
- De diferentes categorias de usuários;
- Do Estado, e
- De personalidades designadas em razão de sua competência.

### Conclusão

A promulgação de uma lei dessa natureza vem ao encontro do objetivo maior que é a planificação descentralizada, isto é, a participação de todos os interesses na formulação do transporte público.

Com este embasamento legal, o usuário torna-se efetivamente um elemento ativo no uso e na formulação de planos e determinação de prioridades. Dentro do quadro atual de reformas institucionais e de participação, torna-se muito oportuna a reflexão sobre como uma lei de orientação aos transportes, poderia ser importante na realização dos objetivos de efetiva participação e concretização de metas determinadas.

-----  
Eng.º Osmar da Silva Pinto - TRU.